Gesetz-Sammlung
für die
Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 34.

(Nr. 2625.) Traité de commerce et de navigation entre les Etats de l'Association de douanes et de commerce Allemande d'une part et la Sardaigne d'autre part.

Sa Majesté le Roi de Prusse, agissant tant en Son nom et pour les autres pays et parties de pays souverains, compris dans Son système de douanes et d'impôts, savoir: le Grand-Duché de Luxembourg, les enclaves du Grand-Duché de Mecklembourg (Rossow, Netzeband et Schoenberg), la Principauté de Birkenfeld du Grand-Duché d'Oldenbourg, les Duchés d'Anhalt-Coethen, d'Anhalt-Dessau et d'Anhalt-Bernbourg, les Principautés de Waldeck et Pyrmont, la Principauté de Lippe et le Grand-Bailliage de Meisenheim du Landgraviat de Hesse, qu'au nom des autres Membres de l'Association de douanes et de commerce Allemande (Zollverein), savoir: la Couronne de Bavière, la Couronne de Saxe et la Couronne de Würtemberg, tant pour elle que pour les Principautés de Hohenzollern-Hechingen et de Hohenzollern-Sigmaringen, le Grand-Duché de Bade, l'Electorat de Hesse, le Grand-Duché de Hesse, tant pour lui que pour le bailliage de Hombourg du Land-

(Nr. 2625.) Uebersetzung des Handels- und Schiffahrtsvertrages zwischen den Staaten des Deutschen Zoll- und Handelsvereines einerseits und Sardinien andererseits. Vom 23. Juni 1845.

Seine Majestät der König von Preußen, sowohl für Sich und in Vertretung der Ihrem Zoll- und Steuersysteme angeschlossenen souverainen Länder und Landestheile, nämlich des Großherzogthums Luxemburg, der Großherzoglich Mecklenburgischen Enklaven Rossow, Netzeband und Schönberg, des Großherzoglich Oldenburgischen Fürstenthums Birkenfeld, der Herzogthümer Anhalt-Köthen, Anhalt-Dessau und Anhalt-Bernburg, der Fürstenthümer Waldeck und Pyrmont, des Fürstenthums Lippe, und des Landgräflich Hessischen Ober-Amts Meisenheim, als auch im Namen der übrigen Mitglieder des Deutschen Zoll- und Handelsvereins, nämlich der Krone Bayern, der Krone Sachsen und der Krone Würtemberg, zugleich die Fürstenthümer Hohenzollern-Hechingen und Hohenzollern-Sigmaringen vertretend, des Großherzogthums Baden, des Kurfürstenthums Hessen, des Großherzogthums Hessen, zugleich das Landgräflich Hessische Amt Homburg vertretend; der den Thüringschen Zoll- und Handelsverein bildenden Staaten, — namentlich: des Großherzogthums Sachsen, der Herzogthümer Sach-

Ausgegeben zu Berlin den 7. November 1845.

graviat de Hesse; les Etats formant l'Association de douanes et de commerce de Thuringe, savoir: le Grand-Duché de Saxe, les Duchés de Saxe-Meiningen, de Saxe-Altenbourg, et de Saxe-Cobourg et Gotha, les Principautés de Schwarzbourg-Rudolstadt et de Schwarzbourg-Sondershausen, de Reuss-Greitz, de Reuss-Schleitz et de Reuss-Lobenstein et Ebersdorf, le Duché de Brunswick, le Duché de Nassau et la ville libre de Francfort d'une part; et

Sa Majesté le Roi de Sardaigne d'autre part, —

animés du désir de consolider et d'étendre les relations commerciales entre l'Association de douanes et de commerce Allemande et les Etats Sardes, et convaincus qu'un des moyens les plus propres à réaliser ce voeu, est de conclure un traité de navigation et de commerce, basé sur le principe d'une parfaite réciprocité, ont nommé à cet effet des Plénipotentiaires, savoir:

Sa Majesté le Roi de Prusse: le Sieur Henri Ulric Guillaume Baron de Bülow, Son Ministre d'Etat, du Cabinet et des affaires étrangères, Grand-Croix de l'ordre de l'Aigle rouge de Prusse, de ceux de Léopold d'Autriche et de la Couronne de Bavière, Grand-Croix de l'ordre Royal des Guelphes de Hanovre et de celui du Lion d'or de la Hesse-Electorale, Grand-Croix de l'ordre de Louis de la Hesse Grand-Ducale et de celui du Faucon blanc de la Saxe Grand-Ducale, Chevalier des ordres de St. Alexandre-Newsky, de Ste. Anne de la première classe, de St. Stanislas de la seconde classe et de St. Wladimir de la quatrième classe de Russie, Grand-Croix de

Sachsen-Meiningen, Sachsen-Altenburg und Sachsen-Koburg und Gotha, der Fürstenthümer Schwarzburg-Rudolstadt und Schwarzburg-Sondershausen, Reuß-Greitz, Reuß-Schleitz und Reuß-Lobenstein und Ebersdorf, — des Herzogthums Braunschweig, des Herzogthums Nassau und der freien Stadt Frankfurt einerseits, und

Se. Majestät der König von Sardinien andererseits, —

von dem Wunsche beseelt, die Handels-Beziehungen zwischen dem deutschen Zoll- und Handelsverein und den Sardinischen Staaten zu befestigen und auszudehnen, und überzeugt, daß es eines der geeignetsten Mittel zur Realisirung dieses Wunsches ist, einen auf dem Grundsatze einer vollkommenen Reziprozität beruhenden Schiffahrts- und Handelsvertrag abzuschließen, haben zu diesem Behufe zu Ihren Bevollmächtigten ernannt:

Se. Majestät der König von Preußen den Herrn Heinrich Ulrich Wilhelm Freiherrn von Bülow, Allerhöchst Ihren Staats- und Kabinetsminister und Minister der auswärtigen Angelegenheiten, Ritter des Königlich Preußischen Rothen Adlerordens erster Klasse mit Eichenlaub, Großkreuz des Kaiserlich Oesterreichischen Leopoldordens, des Zivil-Verdienstordens der Bayerischen Krone, des Königlich Hannoverschen Guelphenordens und des Kurfürstlich Hessischen Ordens vom goldenen Löwen, Großkreuz des Großherzoglich Hessischen Ludwigsordens und des Großherzoglich Sächsischen Hausordens vom weißen Falken, Ritter des Kaiserlich Russischen St. Alexander-Newsky-Ordens, des St. Annenordens erster Klasse, des St. Stanislausordens zweiter

l'ordre Royal de notre dame de la conception de Villa-Viçosa de Portugal, de ceux du lion Néerlandais et de Léopold de Belgique, décoré du Grand-Ordre du Nichani-Iftihar;

et

Sa Majesté le Roi de Sardaigne: le Comte Charles Rossi, Commandeur de Son ordre réligieux et militaire de Saint-Maurice et de Saint-Lazare, Colonel de cavalerie dans Ses armées, Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi de Prusse,

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des Articles suivants:

Art. 1.

Les navires appartenant à la Prusse ou à l'un des autres Etats de l'Association de douanes et de commerce Allemande (Zollverein), qui entreront sur leur lest ou chargés dans les ports du Royaume de Sardaigne ou qui en sortiront, et réciproquement les bâtiments Sardes, qui entreront sur leur lest ou chargés dans les ports du Royaume de Prusse ou dans l'un des ports des autres Etats de la dite association ou qui en sortiront, y seront traités, quelque soit le lieu de leur départ ou celui de leur destination, à leur entrée, pendant leur séjour et à leur sortie, sur le même pied que les navires nationaux venant du même lieu ou partant pour la même destination, par rapport aux droits de

ter Klasse und des St. Wladimirordens vierter Klasse, Großkreuz des Königlich Portugiesischen Ordens der Empfängniß Unserer Lieben Frau von Villa-Viçosa, Großkreuz des Zivil-Verdienstordens vom Niederländischen Löwen, und des Königlich Belgischen Leopoldordens, Inhaber des großen Ordens des Nischani-Iftihar;

und

Se. Majestät der König von Sardinien den Grafen Carl Rossi, Kommandeur Allerhöchst Ihres geistlichen und militairischen St. Moritz- und St. Lazarus-Ordens, Oberst der Kavallerie in Allerhöchst Ihrem Heere, Allerhöchst Ihren außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei Sr. Majestät dem Könige von Preußen,

welche, nachdem sie ihre Vollmachten ausgewechselt und dieselben in guter und gehöriger Form gefunden haben, über die folgenden Artikel übereingekommen sind:

Art. 1.

Die Schiffe Preußens oder eines der übrigen Staaten des Deutschen Zoll- und Handelsvereins, welche mit Ballast oder mit Ladung in die Häfen des Königreichs Sardinien eingehen oder von dort ausgehen werden, und umgekehrt, die Sardinischen Schiffe, welche mit Ballast oder mit Ladung in die Häfen des Königreichs Preußen oder in einen der Häfen der anderen Staaten des gedachten Vereins eingehen oder von dort ausgehen werden, sollen dort, welches auch der Ort ihrer Herkunft oder ihrer Bestimmung sei, bei ihrem Eingange, während ihres Aufenthaltes und bei ihrem Ausgange hinsichtlich der Hafen-, Tonnen-, Leuchtthurms-, Lootsen-, Baken-, Anker-, Bollwerks-, Quarantaine-Abfertigungs-Gelder und überhaupt hinsichtlich aller das Schiff betreffender Zölle und Abgaben,

port, de tonnage, de fanaux, de pilotage, de balisage, d'ancrage, de quai, de quarantaine, d'expédition, et généralement par rapport à tous les droits et charges, de quelque nature ou dénomination que ce soit, qui affectent le navire, soit que ces droits soient perçus au nom ou au profit du Gouvernement, soit qu'ils le soient au nom ou au profit de fonctionnaires publics, de communes ou d'établissements quelconques.

Art. 2.

Tous les produits et autres objets de commerce, dont l'importation ou l'exportation pourra légalement avoir lieu dans les Etats des Hautes Parties contractantes par navires nationaux, pourront aussi y être importés ou en être exportés par navires appartenant à l'autre Etat.

Art. 3.

Les marchandises de tout espèce, sans distinction d'origine, importées de quelque pays que ce soit par bâtiments Prussiens ou ceux d'un autre Etat de l'Association de douanes et de commerce Allemande dans les ports de la Sardaigne, ou par bâtiments Sardes dans ceux de la Prusse ou d'un autre Etat de la dite association, de même les marchandises exportées pour quelque destination que ce soit des ports de la Sardaigne par bâtiments des Etats du Zollverein ou des ports du Zollverein par bâtiments Sardes, ne payeront dans les ports respectifs d'autres droits ou des droits plus élevés que si l'importation ou l'exportation des mêmes objets avait lieu par bâtiments nationaux.

Les primes, remboursements de droits ou autres avantages de ce

gaben, welcher Art oder Benennung es sei, mögen diese Zölle im Namen oder zum Vortheil der Regierung, oder mögen sie im Namen oder zum Vortheil öffentlicher Beamten, Ortsverwaltungen oder Anstalten irgend einer Art erhoben werden, — auf demselben Fuße behandelt werden, wie die Nationalschiffe, welche von demselben Orte kommen oder nach derselben Bestimmung abgehen.

Art. 2.

Alle Erzeugnisse und andere Gegenstände des Handels, deren Einfuhr oder Ausfuhr gesetzlich in die Staaten der hohen vertragenden Theile auf Nationalschiffen wird Statt finden können, sollen auch auf Schiffen des anderen Staates dorthin eingeführt oder von dort ausgeführt werden können.

Art. 3.

Die Waaren jeder Art, ohne Unterschied des Ursprungs, die, von welchem Lande es sei, durch Preußische Schiffe oder diejenigen eines anderen Staats des Deutschen Zoll- und Handelsvereins in die Häfen Sardiniens, oder durch Sardinische Schiffe in diejenigen Preußens oder eines anderen Staates des gedachten Vereins eingeführt werden, desgleichen die Waaren, die, für welche Bestimmung es sei, aus den Häfen Sardiniens durch Schiffe der Zollvereins-Staaten, oder aus den Häfen des Zoll-Vereins durch Sardinische Schiffe ausgeführt werden, sollen in den beiderseitigen Häfen keine anderen oder höheren Abgaben entrichten, als wenn die Einfuhr oder Ausfuhr derselben Gegenstände durch Nationalschiffe Statt fände.

Die Prämien, Abgabenerstattungen oder andere Begünstigungen dieser Art, welche

genre, accordés dans les Etats de l'une des deux Hautes Parties contractantes à l'importation ou à l'exportation par bâtiments nationaux, seront également accordés lorsque l'importation ou l'exportation se fera par des bâtiments de l'autre Etat.

Art. 4.

Les Articles précédents ne sont pas applicables au cabotage, c'est-à-dire au transport de produits ou marchandises chargés dans un port avec destination pour un autre port du même territoire, en autant que d'après les lois du pays ce transport est réservé exclusivement à la navigation nationale.

Art. 5.

Le Gouvernement Sarde se trouvant empêché encore par des motifs particuliers de supprimer dès à présent les droits différentiels qu'il fait percevoir aujourd'hui sur les blés, l'huile d'olive et le vin, importés directement des ports de la Mer Noire, de la Mer Adriatique et de la Méditerranée jusqu'au Cap Trafalgar sous pavillon étranger, on est convenu que par exception à l'Article 3. précédent, ces droits différentiels pourront continuer aussi à l'égard des navires du Zollverein jusqu'à la fin de l'année 1847.

Si pourtant le Gouvernement Sarde n'était pas en mesure alors de faire cesser les dits droits différentiels, les Etats du Zollverein auront la pleine faculté d'établir, à partir du 20. Décembre, 1847. — époque, à laquelle le Danemarc, d'après son traité de commerce avec la Sardaigne du 14. Août 1843., acquiert le même droit, — au détriment du pavillon Sarde des droits différen-

welche in dem Gebiete des einen der beiden hohen vertragenden Theile der Einfuhr oder Ausfuhr auf Nationalschiffen bewilligt werden, sollen in gleicher Weise bewilligt werden, wenn die Einfuhr oder Ausfuhr auf Schiffen des anderen Staats erfolgt.

Art. 4.

Die vorstehenden Artikel finden keine Anwendung auf die Küsten-Schiffahrt, das heißt, auf die Beförderung von Erzeugnissen oder Waaren, die in einem Hafen mit der Bestimmung für einen anderen Hafen desselben Gebiets geladen werden, in soweit nach den Gesetzen des Landes diese Beförderung der National-Schiffahrt ausschließlich vorbehalten ist.

Art. 5.

Da die Sardinische Regierung aus besonderen Gründen sich noch verhindert findet, von jetzt ab die Differenzialzölle aufzuheben, welche sie gegenwärtig von Getreide, Olivenöl und Wein erheben läßt, welche direkt aus den Häfen des schwarzen Meeres, des Adriatischen Meeres und des Mittelländischen Meeres bis zum Cap Trafalgar unter fremder Flagge eingeführt werden, ist man übereingekommen, daß diese Differenzialzölle als eine Ausnahme von dem vorstehenden Artikel 3. auch rücksichtlich der Schiffe des Zollvereins bis zum Ausgang des Jahres 1847. sollen fortbestehen können.

Wenn jedoch die Sardinische Regierung alsdann nicht in der Lage sein sollte, die gedachten Differenzialzölle aufhören zu lassen, sollen die Staaten des Zollvereins die volle Befugniß haben, vom 20. Dezember 1847 ab, — dem Zeitpunkt, von welchem an Dänemark, nach seinem Handelsvertrage mit Sardinien vom 14. August 1843., dasselbe Recht erlangt, — zum Nachtheil der Sardinischen Flagge gleichmäßige Differen-

tiels équivalents sur les mêmes articles importés des mêmes ports. Ces droits différentiels cesseront cependant d'être perçus, dès que les Etats du Zollverein auront été informés d'office de la cessation des droits différentiels Sardes.

Art. 6.

Dans tout ce qui concerne le placement des navires, leur chargement et leur déchargement dans les ports et rades des Etats des deux Hautes Parties contractantes, il ne sera accordé aucun avantage ni aucune préférence aux navires nationaux qui ne le soit également à ceux de l'autre Etat.

Art. 7.

L'intention des Hautes Parties contractantes étant de n'admettre aucune distinction entre les navires de leurs Etats respectifs en raison de leur nationalité, en ce qui concerne l'achat de produits ou d'autres objets de commerce importés dans ces navires, il ne sera donné à cet égard ni directement ni indirectement, ni par l'une ou l'autre des deux Hautes Parties contractantes, ni par quelque compagnie, corporation ou agent, agissant en leurs noms ou sous leur autorité, aucune priorité ou préférence aux importations par navires indigènes.

Art. 8.

Les navires de l'une des deux Hautes Parties contractantes entrant dans un des ports de l'autre et qui n'y voudraient décharger qu'une partie de leur cargaison, pourront, de même que les navires nationaux, en se conformant toutefois aux lois

renzialzölle auf dieselben Artikel, wenn sie aus denselben Häfen eingeführt werden, zu legen. Die Erhebung dieser Differenzialzölle wird indessen aufhören, sobald die Staaten des Zollvereins amtlich von dem Aufhören der Sardinischen Differenzialzölle benachrichtigt worden sein werden.

Art. 6.

In Allem, was das Aufstellen der Schiffe, ihr Ein- und ihr Ausladen in den Häfen und auf den Rheden der Staaten der beiden hohen vertragenden Theile betrifft, soll den Nationalschiffen keine Begünstigung noch Bevorzugung bewilligt werden, die nicht in gleicher Weise auch den Schiffen des anderen Staats bewilligt wird.

Art. 7.

Da es die Absicht der hohen vertragenden Theile ist, keine Unterscheidung zwischen den Schiffen ihrer beiderseitigen Staaten nach ihrer Nationalität, in Betreff des Ankaufs der auf diesen Schiffen eingeführten Erzeugnisse oder anderen Gegenstände des Handels zuzulassen, so soll in dieser Rücksicht weder direkt noch indirekt, weder durch den einen oder anderen der beiden hohen vertragenden Theile, noch durch irgend eine Gesellschaft, irgend eine Korporation oder irgend einen Agenten, in ihrem Namen oder unter ihrer Autorität, den Einfuhren der einheimischen Schiffe irgend ein Vorrecht oder Vorzug bewilligt werden.

Art. 8.

Die Schiffe des einen der beiden hohen vertragenden Theile, welche in einen der Häfen des anderen einlaufen, und welche daselbst nur einen Theil ihrer Ladung löschen wollen, können, ebenso wie die Nationalschiffe, vorausgesetzt, daß sie sich nach den Gesetzen

et règlements du pays, conserver à leur bord la partie de la cargaison, qui serait destinée pour un autre port, soit du même pays, soit d'un autre, et la réexporter, sans être astreints à payer pour cette partie de la cargaison aucuns droits de douane, sauf ceux de surveillance.

Art. 9.

Les navires appartenant à l'un des Etats du Zollverein, ou ceux de la Sardaigne, qui entrent en relâche forcée dans un des ports des Hautes Parties contractantes, n'y payeront, soit pour le navire, soit pour son chargement, que les droits auxquels les nationaux sont assujétis dans le même cas, et y jouiront des mêmes faveurs et immunités, pourvu que la nécessité de la relâche soit légalement constatée, que ces navires ne fassent aucune opération de commerce et qu'ils ne séjournent dans le port plus longtemps que ne l'exige le motif qui a nécessité la relâche. Les déchargements et rechargements, motivés par le besoin de réparer les bâtiments, ne seront point considérés comme opération de commerce.

Art. 10.

En cas d'échouement ou de naufrage d'un navire appartenant aux Etats de l'une des Hautes Parties contractantes sur les côtes de l'autre, il sera prêté toute aide et assistance au capitaine et à l'équipage, tant pour leurs personnes que pour le navire et sa cargaison. Les opérations relatives au sauvetage auront lieu conformément aux lois du pays. Tout ce qui aura été sauvé du bâtiment et de la cargaison, ou le produit de ces objets, s'ils ont été vendus, sera

und Reglements des Landes richten, den nach einem anderen Hafen desselben oder eines anderen Landes bestimmten Theil der Ladung an Bord behalten und ihn wieder ausführen, ohne genöthigt zu sein, für diesen Theil der Ladung irgend eine Zollabgabe, außer wegen der Bewachung, zu entrichten.

Art. 9.

Die Schiffe eines der Staaten des Zollvereins oder Sardiniens, welche in einen der Häfen der hohen vertragenden Theile im Nothfalle einlaufen, sollen daselbst weder für das Schiff, noch für seine Ladung andere Abgaben bezahlen, als diejenigen, welchen die Nationalschiffe in gleichem Falle unterworfen sind, und sollen daselbst gleiche Begünstigungen und Freiheiten genießen, vorausgesetzt, daß die Nothwendigkeit des Einlaufens gesetzlich festgestellt ist, daß ferner diese Schiffe keinen Handelsverkehr treiben, und daß sie sich in dem Hafen nicht längere Zeit aufhalten, als der Umstand, welcher das Einlaufen nothwendig gemacht hat, erheischt. Das Aus- und Wiedereinladen, welches durch das Bedürfniß einer Reparatur der Schiffe veranlaßt wird, soll als Handelsverkehr nicht angesehen werden.

Art. 10.

Im Falle der Strandung oder des Schiffbruchs eines Schiffes des einen der hohen vertragenden Theile an den Küsten des anderen wird dem Kapitain und der Mannschaft, sowohl für ihre Personen als auch für das Schiff und dessen Ladung, alle Hülfe und Beistand geleistet werden.

Die Maaßregeln wegen der Bergung werden in Gemäßheit der Landesgesetze Statt finden. Alles, was von dem Schiff und der Ladung geborgen sein wird, oder der Erlös aus diesen Gegenständen, wenn

restitué aux propriétaires ou à leurs ayants cause, et il ne sera payé de frais de sauvetage plus forts que ceux, auxquels les nationaux seraient assujétis en pareils cas.

Les marchandises sauvées ne seront tenues au payement d'aucun droit, à moins qu'elles ne soient admises pour la consommation.

Art. 11.

Il ne sera imposé d'autres ni de plus forts droits sur l'importation dans les Etats Sardes des articles provenant du sol ou de l'industrie des Etats appartenant au Zollverein, et il ne sera imposé d'autres ni de plus forts droits sur l'importation des articles provenant du sol ou de l'industrie des Etats Sardes dans les Etats appartenant au Zollverein, que ceux qui sont ou seront imposés sur les mêmes articles provenant du sol ou de l'industrie de tout autre pays étranger.

Le même principe sera observé à l'égard des droits de sortie.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à ne point frapper de prohibition, soit l'importation d'aucun article provenant du sol ou de l'industrie des Etats de l'autre, soit l'exportation d'aucun article de commerce vers les Etats de l'autre Partie contractante, à moins que les mêmes prohibitions ne s'étendent également à tous les États étrangers.

Il est entendu cependant que dans le cas où l'une des Hautes Parties contractantes aurait accordé ou accorderait à un autre Etat des diminutions soit de droits d'entrée sur ses produits du sol ou de l'industrie, soit de droits de sortie sur

wenn dieselben verkauft worden sind, soll den Eigenthümern oder den Rechtsvertretern derselben zurückgegeben werden, und es sollen keine höheren Bergungskosten entrichtet werden, als diejenigen, welchen die Nationalen in gleichem Falle unterworfen sein würden.

Die geborgenen Waaren sollen zu keiner Abgaben-Entrichtung verpflichtet sein, es sei denn, daß sie in den Verbrauch übergehen.

Art. 11.

Auf die Einfuhr der Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes der Staaten des Zollvereins in die Sardinischen Staaten, und auf die Einfuhr der Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes der Sardinischen Staaten in die zum Zollverein gehörigen Staaten sollen weder andere noch höhere Abgaben gelegt werden, als diejenigen, welche auf dieselben Artikel, wenn sie Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes irgend eines anderen fremden Landes sind, gelegt sind oder gelegt werden.

Derselbe Grundsatz soll in Betreff der Ausfuhrabgaben beobachtet werden.

Die hohen vertragenden Theile verpflichten sich, weder die Einfuhr irgend eines Artikels, welcher das Erzeugniß des Bodens oder des Kunstfleißes der Staaten des anderen ist, noch die Ausfuhr irgend eines Handelsartikels nach den Staaten des anderen vertragenden Theils, mit einem Verbote zu belegen, wenn nicht dieselben Verbote sich gleichmäßig auf alle fremden Staaten erstrecken.

In dem Falle jedoch, wenn einer der beiden hohen vertragenden Theile einem anderen Staate Herabsetzungen der Eingangszölle auf dessen Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes, oder der Ausgangszölle auf seine Ausfuhren, in Folge eines Handelsvertrages oder einer beson-

ses exportations, à la suite d'un traité de commerce ou d'une Convention spéciale et en compensation de diminutions de droits ou d'autres faveurs, accordés par cet autre Etat, l'autre des deux Hautes Parties contractantes ne pourra demander les mêmes avantages qu'en offrant des équivalents, qui feront l'objet d'un arrangement particulier.

Art. 12.

Si par la suite l'une des Hautes Parties contractantes accordait quelque autre faveur spéciale à d'autres nations en fait de commerce ou de navigation, cette faveur deviendra aussitôt commune au commerce ou à la navigation de l'autre Partie contractante, qui en jouira gratuitement, si la concession est gratuite, ou en accordant la même compensation ou une compensation équivalente, si la concession est conditionnelle.

Art. 13.

Vu l'éloignement des pays respectifs des deux Hautes Parties contractantes et l'incertitude qui en résulte sur les divers événements qui peuvent avoir lieu, il est convenu qu'un bâtiment marchand appartenant à l'une d'elles, qui se trouverait destiné pour un port supposé bloqué au moment du départ de ce bâtiment, ne sera cependant pas capturé ou condamné pour avoir essayé une première fois d'entrer dans le dit port, à moins qu'il ne puisse être prouvé que le dit bâtiment avait pu et dû apprendre en route que l'état de blocus de la place en question durait encore. Mais les bâtiments qui, après avoir été

besonderen Uebereinkunft und in Vergeltung von Zollherabsetzungen oder anderen Begünstigungen, die von diesem anderen Staate gewährt sind, bewilligt haben möchte, oder noch bewilligen würde, kann der andere der beiden hohen vertragenden Theile dieselben Vortheile nicht in Anspruch nehmen, als wenn er dafür Aequivalente darbietet, welche den Gegenstand einer besonderen Verständigung bilden werden.

Art. 12.

Wenn in der Folge einer der hohen vertragenden Theile anderen Nationen hinsichtlich des Handels oder der Schifffahrt irgend eine andere besondere Begünstigung bewilligen möchte, soll diese Begünstigung alsbald auch auf den Handel oder die Schiffahrt des anderen vertragenden Theils Anwendung finden, welcher dieselbe unentgeltlich genießen soll, wenn die Bewilligung unentgeltlich geschehen ist, oder gegen Gewährung derselben oder einer äquivalenten Vergeltung, wenn für die Bewilligung etwas bedungen ist.

Art. 13.

In Rücksicht auf die Entfernung der beiderseitigen Länder der beiden hohen vertragenden Theile von einander, und in Rücksicht auf die Ungewißheit über die verschiedenen möglichen Ereignisse, welche daraus hervorgeht, ist man übereingekommen, daß ein dem einen der vertragenden Theile angehöriges Handelsschiff, welches nach einem im Augenblick der Abfahrt dieses Schiffes voraussetzlich blokirten Hafen bestimmt ist, dennoch nicht wegen eines ersten Versuchs, in den gedachten Hafen einzulaufen, aufgebracht oder verurtheilt werden soll, es sei denn, daß bewiesen werden könnte, daß gedachtes Schiff während der Fahrt die Fortdauer der Blokade des in Rede stehen-

renvoyés une fois, essayeraient une seconde fois pendant le même voyage d'entrer dans le même port durant la continuation de ce blocus, se trouveront alors sujets à être détenus et condamnés.

stehenden Platzes habe in Erfahrung bringen können und müssen. Dagegen sollen diejenigen Schiffe, welche, nachdem sie bereits einmal zurückgewiesen worden, zum zweiten Male auf derselben Reise das Einlaufen in denselben Hafen während der Dauer dieser Blokade versuchen möchten, dann der Aufbringung und Verurtheilung unterliegen.

Art. 14.

Les bâtiments des Etats du Zollverein et ceux de la Sardaigne ne pourront profiter des immunités et avantages que leur accorde la présente Convention qu'en tant qu'ils se trouvent munis des papiers et certificats exigés par les règlements existants dans les pays respectifs pour constater leur port et leur nationalité.

Les Hautes Parties contractantes se réservent d'échanger une énumération claire et précise des papiers et documents dont les Etats respectifs exigent que leurs navires soient munis. Si après cet échange, qui aura lieu au plus tard trois mois après l'échange des ratifications du présent Traité, l'un des Etats intéressés se trouvait dans le cas de changer ou de modifier ses ordonnances à cet égard, il en sera fait à l'autre une communication officielle.

Art. 14.

Die Schiffe der Staaten des Zollvereins und die Schiffe Sardiniens sollen der Freiheiten und Vortheile, welche ihnen die gegenwärtige Uebereinkunft bewilligt, nicht anders theilhaftig werden können, als wenn sie sich im Besitze derjenigen Papiere und Zeugnisse befinden, welche in den darüber in den beiderseitigen Ländern bestehenden Reglements zur Feststellung ihres Hafens und ihrer Nationalität erfordert werden.

Die hohen vertragenden Theile behalten sich vor, ein deutliches und bestimmtes Verzeichniß derjenigen Papiere und Dokumente auszuwechseln, mit denen nach den Anordnungen der beiderseitigen Staaten ihre Schiffe versehen sein sollen. Wenn nach dieser, spätestens drei Monate nach der Auswechslung der Ratifikationen des gegenwärtigen Vertrags vorzunehmenden Auswechslung einer der betheiligten Staaten sich in dem Falle befinden sollte, seine Vorschriften über diesen Gegenstand zu wechseln oder abzuändern, so soll dem andern Theile davon amtliche Mittheilung gemacht werden.

Art. 15.

Les deux Hautes Parties contractantes, pour favoriser le commerce de transit entre leurs Etats respectifs, se promettent mutuellement, quant à l'expédition des produits du Zollverein en transit par les Etats Sardes et des produits Sardes en

Art. 15.

Um den Durchfuhrverkehr zwischen ihren beiderseitigen Staaten zu begünstigen, ertheilen sich die beiden hohen vertragenden Theile gegenseitig die Zusicherung, in Beziehung auf die Beförderung der Erzeugnisse des Zollvereins bei der Durchfuhr durch die Sardinischen Staaten

transit par les Etats du Zollverein, d'accorder toutes les facilités compatibles avec les intérêts de la douane.

Art. 16.

Les Hautes Parties contractantes s'accordent réciproquement le droit de nommer dans les ports et places de commerce de l'autre des Consuls, Vice-Consuls et Agents commerciaux, se réservant toutefois de n'en pas admettre dans tels lieux qu'elles jugeront convenable d'en excepter généralement. Ces Consuls, Vice-Consuls ou Agents jouiront des mêmes privilèges, pouvoirs et exemptions, dont jouissent ceux des nations les plus favorisées; mais dans le cas où ils voudraient exercer le commerce, ils seront tenus de se soumettre aux mêmes lois et usages, auxquels sont soumis dans le même lieu, par rapport à leurs transactions commerciales, les particuliers de leur nation.

Art. 17.

Les Consuls respectifs pourront faire arrêter et renvoyer, soit à bord, soit dans leur pays, les matelots qui auraient déserté des bâtiments de leur nation. A cet effet ils s'adresseront par écrit aux Autorités locales compétentes et justifieront par l'exhibition en original ou en copie dûment certifiée des régistres du bâtiment ou du rôle d'équipage, ou par d'autres documents officiels, que les individus qu'ils réclament, faisaient partie du dit équipage. Sur cette demande, ainsi justifiée, la remise ne pourra leur être refusée. Il leur sera donné toute aide pour la recherche et l'arrestation des dits

ten, und der Sardinischen Erzeugnisse bei der Durchfuhr durch die Staaten des Zollvereins alle Erleichterungen zu gewähren, welche mit den Interessen der Zollverwaltung sich vereinigen lassen.

Art. 16.

Die hohen vertragenden Theile gestehen sich gegenseitig die Befugniß zu, in den Häfen und Handelsplätzen des anderen Konsuln, Vicekonsuln und Handelsagenten zu ernennen, indem sie sich jedoch vorbehalten, solche an denjenigen Plätzen nicht zuzulassen, hinsichtlich deren sie es für angemessen halten möchten, eine allgemeine Ausnahme zu machen. Diese Konsuln, Vicekonsuln und Agenten sollen dieselben Privilegien, Befugnisse und Freiheiten genießen, welche diejenigen der begünstigtsten Nationen genießen; in dem Falle aber, daß dieselben Handel treiben wollen, sind sie gehalten, sich denselben Gesetzen und Gewohnheiten zu unterwerfen, denen die Privatpersonen ihrer Nation in Bezug auf ihre Handelsverbindlichkeiten an demselben Orte unterworfen sind.

Art. 17.

Die beiderseitigen Konsuln sollen die Befugniß haben, die Matrosen, welche von den Schiffen ihrer Nation desertirt sind, verhaften zu lassen, und sie entweder an Bord oder in ihr Land zurückzusenden. Zu diesem Behufe werden sie sich schriftlich an die zuständigen Ortsbehörden wenden, und durch Vorlegung der Schiffsregister oder der Musterrolle, in Urschrift oder in gehörig beglaubigter Abschrift, oder durch andere amtliche Dokumente den Nachweis führen, daß die Individuen, welche sie reklamiren, zu der gedachten Schiffsmannschaft gehört haben. Auf den in solcher Weise begründeten Antrag wird die Auslieferung ihnen nicht verweigert werden können. Es

déserteurs, qui seront même détenus et gardés dans les prisons du pays à la réquisition et aus frais des Consuls, jusqu'à ce que ces Agents aient trouvé une occasion de les faire partir. Si pourtant cette occasion ne se présentait pas dans un délai de trois mois à compter du jour de l'arrestation, les déserteurs seraient mis en liberté et ne pourraient plus être arrêtés pour la même cause. Il est convenu que les marins sujets de l'autre Etat seront exceptés de la présente disposition.

Es soll ihnen aller Beistand bei der Aufsuchung und Verhaftung der gedachten Deserteurs geleistet werden, welche auf den Antrag und die Kosten der Konsuln selbst in den Landesgefängnissen so lange festzuhalten und zu bewahren sind, bis diese Agenten eine Gelegenheit zu ihrer Fortsendung gefunden haben. Wenn eine solche Gelegenheit sich jedoch innerhalb einer Frist von drei Monaten, von dem Tage der Verhaftung an gerechnet, nicht zeigen sollte, würden die Deserteurs in Freiheit zu setzen sein und wegen derselben Ursache nicht weiter verhaftet werden können. Man ist übereingekommen, daß die Seeleute, welche Unterthanen des anderen Staates sind, von der gegenwärtigen Bestimmung ausgenommen sein sollen.

Art. 18.

Les Gouvernements des Etats du Zollverein consentent, d'après le voeu du Gouvernement Sarde, à étendre toutes les stipulations du présent Traité à la Principauté souveraine de Monaco, placée sous le protectorat de Sa Majesté le Roi de Sardaigne, à charge de réciprocité de la part de la dite Principauté.

Art. 18.

Die Regierungen der Staaten des Zollvereins willigen in Gemäßheit des Wunsches der Sardinischen Regierung darin, daß alle Verabredungen in dem gegenwärtigen Vertrage auf das unter dem Protektorat Sr. Majestät des Königs von Sardinien stehende souveraine Fürstenthum Monaco ausgedehnt werden, unter dem Beding der Reziprozität Seitens des gedachten Fürstenthums.

Art. 19.

Sera considérée comme Partie contractante du présent Traité tout Etat de l'Allemagne qui accèdera à l'Association de commerce et de douanes Allemande.

Art. 19.

Jeder deutsche Staat, welcher dem Deutschen Handels- und Zollvereine beitreten wird, soll als mitvertragender Theil bei dem gegenwärtigen Vertrage angesehen werden.

Art. 20.

Le présent Traité restera en vigueur jusqu'au 1. Janvier 1852., et si six mois avant l'expiration de ce terme ni l'une ni l'autre des Hautes Parties contractantes n'a pas annoncé par une déclaration officielle son intention d'en faire cesser l'effet, il

Art. 20.

Der gegenwärtige Vertrag soll in Wirksamkeit bleiben bis zum 1. Januar 1852., und wenn sechs Monat vor dem Ablauf dieses Zeitpunkts weder der eine noch der andere der hohen vertragenden Theile mittelst einer amtlichen Erklärung seine Absicht, die Wirksamkeit desselben auf-

continuera à être obligatoire jusqu'au 1. Janvier 1858. A partir du 1. Janvier 1858. il ne cessera d'être en vigueur que douze mois après que l'une des Hautes Parties contractantes aura déclaré à l'autre son intention de ne plus vouloir le maintenir.

aufhören zu lassen, zu erkennen gegeben hat, soll seine verbindende Kraft bis zum 1. Januar 1858. fortdauern. Vom 1. Januar 1858. an wird seine Wirksamkeit erst zwölf Monat nach dem Zeitpunkt aufhören, wo einer der hohen vertragenden Theile dem anderen seine Absicht, denselben nicht länger aufrechthalten zu wollen, erklärt haben wird.

Art. 21.

Les ratifications du présent Traité seront échangées à Berlin dans l'espace de deux mois à compter du jour de la signature ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs l'ont signé et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Berlin, ce 23. Juin 1845.

(L. S.) Bülow. (L. S.) Rossi.

Art. 21.

Die Ratifikationen des gegenwärtigen Vertrages sollen zu Berlin in einer Frist von zwei Monaten, vom Tage der Unterzeichnung an gerechnet, oder wo möglich früher, ausgewechselt werden.

Zu Urkund dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten denselben gezeichnet und ihm die Siegel ihrer Wappen beigedrückt.

Geschehen zu Berlin, den 23. Juni 1845.

(L. S.) Bülow. (L. S.) Rossi.

Der vorstehende Vertrag ist ratifizirt und die Auswechselung der Ratifikationsurkunden zu Berlin bewirkt worden.

(Nr. 2626.) Vertrag zwischen Preußen, Großherzogthum Hessen und Nassau, die Regulirung der Schiffahrtsverhältnisse auf der Lahn betreffend. Vom 16. Oktober 1844.

Nachdem bereits durch den zwischen der Königlich Preußischen Regierung einerseits und der Herzoglich Nassauischen Regierung andererseits unterm $\frac{14.}{19.}$ Dezember 1816. abgeschlossenen Auseinandersetzungsrezeß die Wichtigkeit und Nützlichkeit der Schiffbarmachung der Lahn anerkannt und demzufolge von der Herzoglich Nassauischen Regierung durch den Artikel 22. des gedachten Rezesses die Zusicherung ertheilt worden, die Arbeiten zur Schiffbarmachung der Lahn von Weilburg aufwärts bis zur Preußischen Gränze zu derselben Zeit beginnen und auf ihre Kosten vollständig ausführen zu lassen, in der diese Arbeiten von Wetzlar an abwärts begonnen und vorgenommen werden würden; seitdem aber der Plan zur Schiffbarmachung jenes Flusses in einem größeren Umfange aufgefaßt worden ist, da inzwischen auch die Großherzoglich Hessische Regierung zur Theilnahme an den diesfälligen Regulirungsarbeiten von Giessen aus sich bereit erklärt hat, so haben zum Zwecke einer näheren Verständigung über die Bestimmungen wegen Schiffbarmachung und Befahrung der Lahn zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine

Seine Majestät der König von Preußen,
den Regierungsrath Eduard Delius,

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Hessen und bei Rhein,
den Geheimen Rath Dr. Christian Eckhardt, Kommandeur des Großherzoglich Hessischen Ludwigordens und des Großherzoglich Badenschen Ordens vom Zähringer Löwen, Ritter des Königlich Bayerischen Verdienstordens der Bayerischen Krone,

und Seine Hoheit der Herzog zu Nassau,
den Geheimen Rath Ferdinand Vollpracht, Kommandeur des Großherzoglich Hessischen Verdienstordens Philipp's des Großmüthigen,

welche, unter dem Vorbehalt der landesherrlichen Bestätigung, über nachstehende Bestimmungen, von denen ohne allseitige Einwilligung nicht abgegangen werden soll, übereingekommen sind.

Artikel 1.

Die Lahn wird von ihrer Mündung, vorläufig bis Giessen, dergestalt schiffbar gemacht und mit solchen Einrichtungen versehen, daß sie regelmäßig mit Fahrzeugen von

100 Preußischen Fuß Länge
16 " " Breite und
2 " " Einsenkung

(den Fuß zu 0,314 mètre gerechnet) auf- und abwärts befahren werden kann.

Da es, wenn auch nicht bei der ersten Anlage der Regulirungsarbeiten erreichbar, doch für die Folge als sehr wünschenswerth zu betrachten ist, daß die Lahn überall, auch bei den kleinsten Wasserständen, eine Wassertiefe von 3 Fuß Preußisch erhalte, so werden die betheiligten Staatsregierungen bemüht sein, einen solchen Zustand im Fortgange der Regulirungsarbeiten herbeizuführen.

Artikel 2.

Jeder Uferstaat hat den im Artikel 1. erwähnten Zustand in möglichst kurzer Zeit auf seinem Gebiete herzustellen und fortwährend zu erhalten, namentlich das Gefälle zu reguliren, die nöthigen Schleusen anzulegen, das Flußbett in seiner Richtung, Breite und Tiefe zu korrigiren, den Leinpfad überall dergestalt herzustellen, daß er, mit Ausnahme der höchsten Wasserstände, jederzeit praktikable ist, insonderheit auch die nöthigen Maaßregeln zu treffen, damit weder durch Mühlen oder andere Trieb- und Räderwerke auf dem Lahnflusse noch durch Wehre oder andere Anlagen irgend einer Art, als Brücken, Fähren und dergleichen, eine Hemmung oder unverhältnißmäßige Belästigung der Schiffahrt entstehe. Desgleichen wird jeder Uferstaat dafür sorgen, daß Anlandeplätze, Bohlwerke, Krahnen, öffentliche Waagen, Magazine, Sicherheitshäfen und andere Anstalten, welche das Bedürfniß der Schiffahrt erfordert, an den geeigneten Stellen errichtet und unterhalten werden.

Die Schleusen sollen mindestens eine lichte Weite von 17 Preußischen Fuß, und zwar zwischen den Thoren, sowie eine Länge von mindestens 105 Preußischen Fuß zwischen dem Abfallboden und der Thorkammer des Unterhaupts erhalten und so tief sein, daß die Drampel nicht weniger als 3 Fuß

unter dem niedrigsten Wasserstande liegen. Die Breite der Schleusenkanäle soll wenigstens so groß werden, daß bei dem kleinsten Wasserstande sich zwei Schiffe ausweichen können, ohne die Dossirungen mit dem Rande ihres Bodens zu berühren, und daß sie außerdem noch zwischen sich einen Spielraum von 3 Fuß behalten.

Artikel 3.

Zu der Schiffahrt auf dem ganzen Flusse und allen einzelnen Strecken desselben, sowie zum Gebrauche der zu ihrer Beförderung errichteten Anstalten, ist jeder Unterthan der kontrahirenden Uferstaaten berechtigt, welcher dazu von seiner Landesbehörde die schriftliche Erlaubniß erhält.

Artikel 4.

Die Unterthanen der kontrahirenden Staaten und deren Schiffsgefäße und Waaren sollen in Ansehung der im Artikel 3. gedachten Berechtigung, sowie der zu entrichtenden Abgabe und Gebühren, überall gleich behandelt werden. Demgemäß sollen auch alle Begünstigungen, welche einer der kontrahirenden Theile dem Schiffahrtsbetriebe seiner Unterthanen auf der Lahn zugestehen möchte, in gleichem Maaße und in derselben Weise dem Schiffahrtsbetriebe der Unterthanen der anderen kontrahirenden Theile zu gute kommen, ohne daß hierbei eine Bevorzugung einzelner Ein- und Ausladeplätze (Häfen) eintreten darf.

Artikel 5.

Die zur Lahnschiffahrt zu benutzenden Fahrzeuge sind rücksichtlich ihrer Tauglichkeit einer Untersuchung zu unterwerfen, welche wenigstens einmal jährlich zu erneuern ist.

Bei der ersten Untersuchung und jeder ferneren, welche auf eine Hauptreparatur oder Veränderung folgt, ist zugleich die Ladungsfähigkeit mittelst Aichung festzustellen.

Es sind hierbei die für die Untersuchung und Aichung der Rheinschiffe in Gemäßheit der Rheinschiffahrts-Ordnung vom 31. März 1831. bestehenden Vorschriften zur Anwendung zu bringen.

Vom Ablaufe des sechsten Monats nach der Publikation dieses Vertrages ist jeder Schiffer verbunden, das Untersuchungsattest und den Aichschein jederzeit, wenn das Schiff in Ladung liegt oder auf der Fahrt begriffen ist, bei sich zu führen.

Artikel 6.

1) Für die Schiffahrt auf der Lahn wird ein Zoll und ein Schleusengeld — Lahnschiffahrtsabgaben — nach dem anliegenden Tarif erhoben.
2) Wer die Hafenanstalten und sonstigen Ein- und Abladeplätze benutzt, hat dafür eine für jede Anstalt von der Landesbehörde besonders festzusetzende Gebühr zu entrichten, welche jedoch folgende Sätze nicht übersteigen darf:

a) an Bohlwerksgebühren	3 Pf.	oder $\frac{7}{8}$ Xr.	für den Zoll-Zentner,
b) an Krahnengebühren bei der Ausladung	3 =	= $\frac{7}{8}$ =	
bei der Einladung	3 =	= $\frac{7}{8}$ =	
c) an Waagegebühren	3 =	= $\frac{7}{8}$ =	

d) für

d) für die Lagerung in öffentlichen Magazinen, für jeden Tag

im ersten Monate	$\frac{1}{3}$ Pf. oder $\frac{1}{10}$ Xr.	für den
in den folgenden Monaten ...	$\frac{1}{6}$ = = $\frac{1}{20}$ =	Zoll-Zentner.

Alle vorstehend zu 2. genannten Gebühren, sowie diejenigen für die Benutzung der Sicherheitshäfen oder Ein- und Abladeplätze, sollen für die Unterthanen der kontrahirenden Staaten gleich sein und sind nur zur Deckung der Unterhaltungs- und Beaufsichtigungskosten der erwähnten Anstalten bestimmt.

Alle den Bestimmungen dieses Artikels nicht entsprechenden Abgaben und Gebühren-Erhebungen sind abgeschafft. Auch dürfen dergleichen Erhebungen künftig nicht eingeführt werden.

Artikel 7.

Der Lahnzoll und die Schleusengelder, so wie die höchsten Sätze für die Artikel 6. zu 2. bezeichneten Gebühren, können nur durch einen einstimmigen Beschluß der kontrahirenden Regierungen erhöht werden. Eine Verminderung der Artikel 6. zu 1. und 2. bezeichneten Abgaben kann von jeder Regierung für ihr Gebiet einseitig vorgenommen werden. Dieselbe kommt alsdann allen Unterthanen der kontrahirenden Regierungen gleichmäßig zu Statten.

Artikel 8.

Jeder Uferstaat hat zu erheben:

a) denjenigen Theil des ganzen Lahnzolles, welcher dem Verhältnisse der in seinem Gebiete gelegenen Flußstrecke zu der Länge des ganzen Flusses von Gießen bis zur Mündung entspricht. Wo die beiden Ufer verschiedenen Staaten angehören, wird für jeden die Hälfte der Flußlänge zwischen den beiderseitigen Ufern in Rechnung gebracht;

b) das Schleusengeld für alle in seinem Gebiete gelegenen Schleusen.

Die Abgabe ad d. wird nur für völlig regulirte Strecken, die zu b. nur für vollendete Schleusen erhoben.

Die Lahnschiffahrts-Abgaben (Art. 6. zu 1.) sollen weder ganz noch theilweise verpachtet werden.

Artikel 9.

Die Erhebung der Lahnschiffahrts-Abgaben erfolgt an den Haupt-Ein- und Abladestellen oder in der Nähe derselben.

Die Zahl der Hebestellen wird betragen:

a) im Großherzoglich Hessischen Gebiete	1 bis 2.
b) im Königlich Preußischen Gebiete	2 = 3.
c) im Herzoglich Nassauischen Gebiete	5 = 9.

Artikel 10.

Eine jede Hebestelle erhebt:

a) denjenigen Theil des dem betreffenden Uferstaate zustehenden Lahnzolles (Art. 8. zu a.), welcher dem Verhältnisse der Länge der zu befahrenden Flußstrecke von jener Hebestelle bis zur nächsten Hebestelle, resp. bis zur Landesgränze zu der ganzen Länge des dem Uferstaate angehörenden Flußabschnittes entspricht.

Auch

Auch hierbei kommt, so weit die beiden Ufer verschiedenen Staaten angehören, nur die Hälfte der Flußlänge zwischen den beiderseitigen Ufern in Rechnung (Art 8. zu a.).

b) das Schleusengeld für die auf jener Flußstrecke befindlichen Schleusen (Art. 8. zu b.), so weit letztere auf der Fahrt des die Hebestelle passirenden Schiffes benutzt werden.

Doch bleibt jedem Staat auch die Schleusengeld-Erhebung bei jeder einzelnen Schleuse vorbehalten.

Die Hebung erfolgt bei jeder Empfangsstelle, von welcher das Schiff abfährt, oder welche es auf der Fahrt berührt.

An jeder Hebestelle ist der Tarif, welcher die daselbst zu erhebenden Lahnschiffahrts-Abgaben entnehmen läßt, anzuschlagen.

Artikel 11.

Schiffern, die auf ihrer Fahrt mehrere Hebestellen desselben Uferstaates berühren, ist gestattet, die nach Artikel 8. zu a. und Artikel 10. im Ganzen in jenem Staate zu erlegenden Abgaben an Zoll und Schleusengeld, sogleich bei der ersten Hebestelle jenes Staates, bei der sie ab- oder vorbeifahren, zu entrichten.

Artikel 12.

Eine jede Regierung wird dafür sorgen, daß die Abgaben-Entrichtung möglichst wenig Aufenthalt verursache.

Artikel 13.

Die Erhebung der Abgaben (Art. 10.) geschieht auf den Grund eines Aichscheines und Manifestes, für welches letztere ein Formular verabredet werden wird.

Artikel 14.

Sobald ein Fahrzeug eine Hebestelle erreicht, muß der Führer desselben anlegen, seine Ankunft dem zur Erhebung der Abgaben bestellten Beamten, unter Vorlegung des Aichscheines anzeigen, und wenn das Fahrzeug beladen ist, das Manifest sammt den Frachtbriefen demselben übergeben.

Der Beamte erhebt hierauf die Abgaben, stellt eine Quittung darüber aus und trägt den Betrag in die betreffende Spalte des Manifestes ein, von welchem letzteren er eine Abschrift zu nehmen hat, falls nicht der Schiffer eine solche Abschrift zugleich mit dem Original übergeben haben sollte. Demnächst werden dem Führer des Schiffes die übergebenen Schiffspapiere wieder zugestellt.

Artikel 15.

So weit die Ladung eines Schiffes durch die Zoll- oder Hafenbehörde eines der kontrahirenden Staaten oder eines anderen Rheinuferstaates (sofern die Fahrzeuge vom Rheine kommen) im Manifeste vollständig attestirt ist, soll eine Abwiegung und innere Besichtigung der Waaren niemals Statt finden, wenn nicht dringende Verdachtsgründe für unrichtige Angaben im Manifeste vorliegen. Die Kosten einer solchen Untersuchung treffen den Schiffer nur dann,

dann, wenn dieselben durch eine Unregelmäßigkeit seiner Papiere oder seines Verhaltens veranlaßt worden ist, oder wenn sie Unrichtigkeiten im Manifeste ergiebt. Ueber jede Untersuchung ist ein ausführliches Protokoll aufzunehmen, welches von allen Betheiligten unterzeichnet wird. Der Schiffer ist berechtigt, zwei Zeugen zuzuziehen und Abschrift des Protokolls zu verlangen.

Artikel 16.

Auch eine äußere vollständige Untersuchung der Ladung, durch Vergleichung aller einzelnen Kolli derselben mit dem Manifeste und den übrigen Schiffspapieren, soll, wenn die Ladung vollständig attestirt ist (Art. 15.), nur bei dringenden Verdachtsgründen vorgenommen werden. Die etwaigen Kosten hat der Schiffer jederzeit zu tragen.

Artikel 17.

Der Schiffer ist berechtigt und verbunden, alle zu der Untersuchung (Art. 15. 16.) erforderlichen Handdienste selbst und durch seine Leute unentgeltlich zu leisten.

Artikel 18.

Der Schiffer hat sein Manifest bei der zuletzt berührten Hebestelle abzugeben.

Artikel 19.

Wer sich der Entrichtung der Lahnschiffahrtsabgaben (Art. 6. zu 1. Art. 8. zu a. b.) durch unterlassene oder unrichtige Meldung an der Hebestelle (Art. 14.) oder sonst auf irgend eine Art ganz oder theilweise entzieht, hat, neben Nachzahlung des vorenthaltenen Betrages, das Vierfache desselben als Strafe zu erlegen.

Der Nachweis, daß die Meldung und Abgabenentrichtung lediglich wegen dringender Gefahr, welche den Schiffer an der Entrichtung hinderte, unterblieben sei, befreit von dieser Strafe nur dann, wenn der Schiffer sich sogleich nach beseitigter Gefahr zur Zahlung gemeldet hat.

Artikel 20.

Wer von einer Hebestelle mit einem leeren oder einem mit zollfreien Gegenständen beladenen Fahrzeuge ohne Anmeldung abfährt, oder bei einer Hebestelle ohne Beilegung oder Anmeldung vorbeifährt, ehe der Zollbeamte die Erlaubniß dazu gegeben hat, verfällt in eine nach der Größe des Fahrzeuges zu bemessende Strafe von 2 bis 16 Thalern ($3\frac{1}{2}$ bis 28 Fl.).

Artikel 21.

Wer, der Vorschrift des Artikel 14. zuwider, nicht alle Papiere bei der Hebestelle vorlegt, verfällt in eine Strafe von 2 bis 16 Thalern ($3\frac{1}{2}$ bis 28 Fl.), welche jedoch nicht neben der im Artikel 19. bestimmten Strafe festgesetzt werden darf.

Artikel 22.

Wer, der Vorschrift des Artikel 18. zuwider, sein Manifest nicht abgiebt, unterliegt einer Strafe von $\frac{1}{3}$ bis 2 Thaler (35 Xr. bis $3\frac{1}{2}$ Fl.).

Ar-

Artikel 23.

Wer ein Schiff stärker belastet, als es nach dem Aichscheine zulässig ist, verfällt in eine Strafe von 2 bis 8 Thalern ($3\frac{1}{2}$ bis 14 Fl.) und ist zugleich anzuhalten, bei dem nächsten Anlandeplatze die Ladung bis zur erlaubten Einsenkung zu vermindern.

Artikel 24.

Jede Zuwiderhandlung gegen eine Bestimmung dieses Vertrages, welche nicht mit einer besonderen Strafe bedroht ist, wird durch eine Ordnungsstrafe von 1 Rthlr. (1 Fl. 45 Xr.) geahndet. Bei erschwerenden Umständen, so wie im Wiederholungsfalle, tritt eine Erhöhung dieser Strafe bis zu 8 Rthlr. (14 Fl.) ein.

Artikel 25.

Für alle, Art. 19. bis einschließlich 24. vorgeschriebenen Strafen haften die Schiffsführer zunächst und unbedingt — namentlich auch dann, wenn die Zuwiderhandlung nicht unmittelbar von ihnen selbst verübt ist — neben dem eigentlichen Kontravenienten, als Selbstschuldner. Außerdem sind die Schiffs-Eigenthümer, vorbehaltlich ihres Regresses gegen diejenigen, die durch ihr Benehmen die Bestrafung veranlaßt haben, in subsidium für die vorbezeichneten Strafen verhaftet.

Artikel 26.

Die kontrahirenden Staaten verpflichten sich, ihre Unterthanen und die in ihrem Gebiete sich aufhaltenden Fremden wegen der im Gebiet eines anderen der kontrahirenden Staaten begangenen Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen dieses Vertrages auf die deshalb von dem betheiligten Staate ergangene Requisition ebenso zur Untersuchung und Strafe zu ziehen, als ob die Kontravention auf eigenem Gebiete begangen wäre.

Wird an einer Hebestelle wegen Umgehung von Schiffahrtsabgaben eine Untersuchung eingeleitet, so untersucht der Richter zugleich die auf derselben Fahrt an den vorher von dem Schiffer berührten Hebestellen stattgefundenen und nicht schon anderwärts anhängig gemachten Umgehungen und bringt auch diese bei Bestimmuug der Strafe in Anschlag.

Die Strafen verbleiben ganz dem Staate, in welchem sie erkannt worden.

Die nachzuzahlenden Abgaben dagegen werden an den Staat verabfolgt, welchem die Erhebung zusteht.

Artikel 27.

Bei eintretendem Bedürfnisse werden die Bevollmächtigten der drei kontrahirenden Uferstaaten bei der Rheinschiffahrts-Zentralkommission zu Mainz, während ihres Aufenthalts in Mainz über die zweckmäßige Ausführung dieses Vertrages und die zur weiteren Beförderung der Lahnschiffahrt angemessenen Maaßregeln berathen.

Artikel 28.

Alle drei Jahre wird eine gemeinschaftliche Befahrung des ganzen Flusses (Art. 1.) durch Wasserbauverständige der kontrahirenden Uferstaaten vorgenom-

nommen, um den Zustand des Lahnflusses zu untersuchen und festzustellen und um die geeigneten Verbesserungen des Flußbettes und der Ufer, Behufs demnächstiger Beantragung des Geeigneten bei den betreffenden Staatsregierungen in technischer Beziehung zu berathen.

Zu Urkund dessen ist gegenwärtiger Vertrag von den Bevollmächtigten unterschrieben und besiegelt worden.

So geschehen zu Koblenz, den 16. Oktober 1844.

Delius.	Eckhardt.	Vollpracht.
(L. S.)	(L. S.)	(L. S.)

Tarif der Lahnschiffahrtsabgaben.

I. Lahnzoll.

1) Der für die Beschiffung des Lahnflusses von seiner Mündung bis Gießen und umgekehrt zu entrichtende Zoll wird nach dem Bruttogewichte der geladenen Waaren bestimmt, und beträgt für alle, nachstehend nicht ausgenommene Gegenstände für den Zollzentner 1 Silbergroschen oder $3\frac{1}{2}$ Kreuzer.

2) Vom Lahnzoll befreit sind:
Unbehauene Steine, Sand, Lehm, Kies, gemeine Erde, Torf, Dünger, Faschienen und Schiffsgeräthe.

II. Schleusengeld.

Für den Durchlaß durch jede Schleuse wird erhoben für jedes Fahrzeug:

von weniger als 500 Zentner Ladungsfähigkeit	2 Sgr.	oder	7 Kr.
von 500 bis einschließlich 1000 Zentner Ladungsfähigkeit	4 =	=	14 =
von mehr als 1000 bis einschließlich 1500 Zentner Ladungsfähigkeit	6 =	=	21 =
von mehr als 1500 Zentner Ladungsfähigkeit	8 =	=	28 =

Bei Kuppelschleusen ist der doppelte Satz zu entrichten. Das Schleusengeld wird von beladenen und unbeladenen Fahrzeugen erhoben.

Koblenz, den 16. Oktober 1844.

Delius. Eckhardt. Vollpracht.

Die Auswechselung der Ratifikationsurkunden des vorstehenden Vertrages ist am 19. August 1845. zu Koblenz bewirkt worden.